

HEBDOMADAIRE DE LA MARINE FRANÇAISE

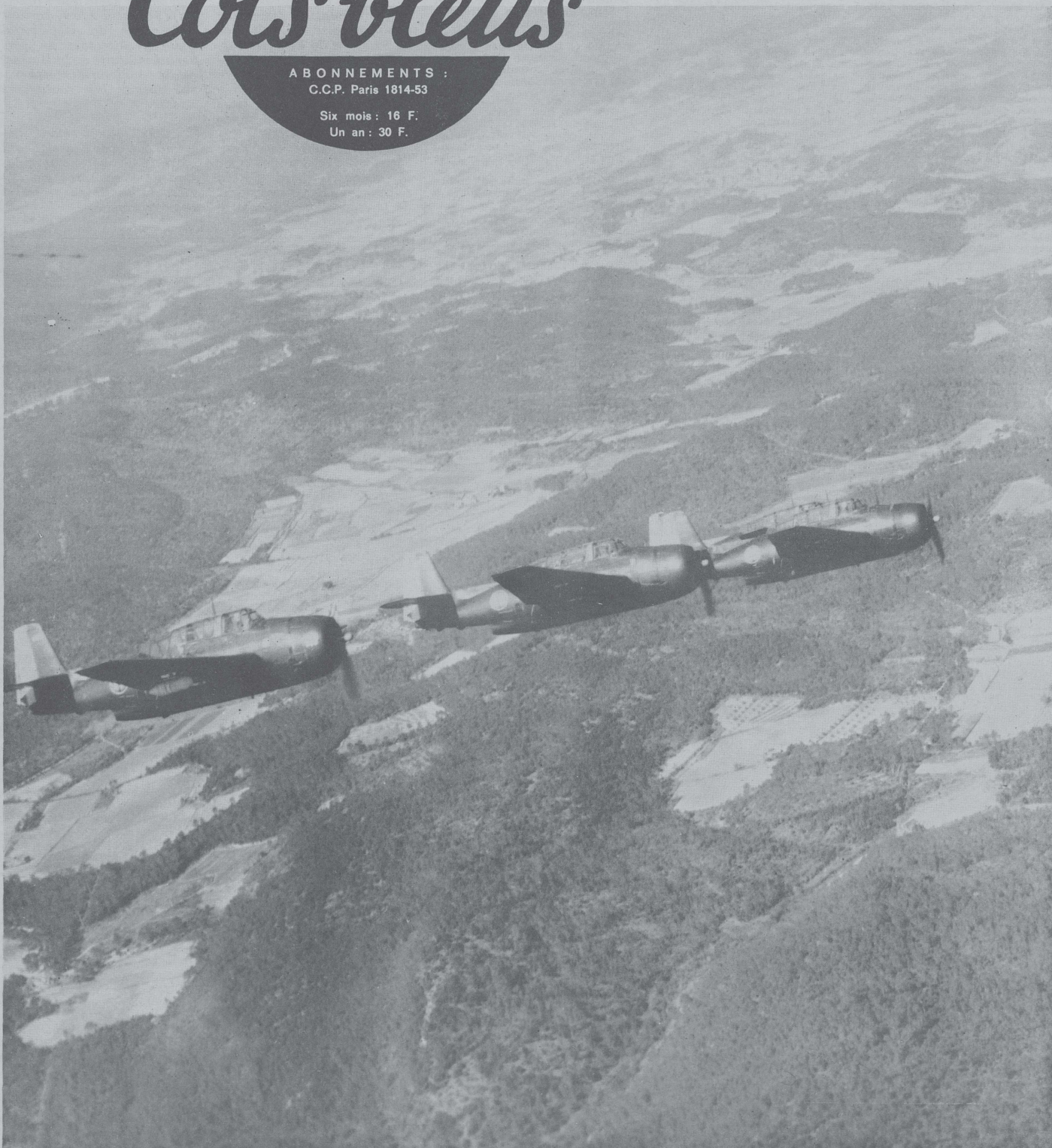
Fondé en 1945  
par P.-J. LUCAS  
Rédacteur en chef :  
Claude CHAMBARD

N° 889  
10 AVRIL 1965  
OF 70

# Cols bleus

ABONNEMENTS :  
C.C.P. Paris 1814-53

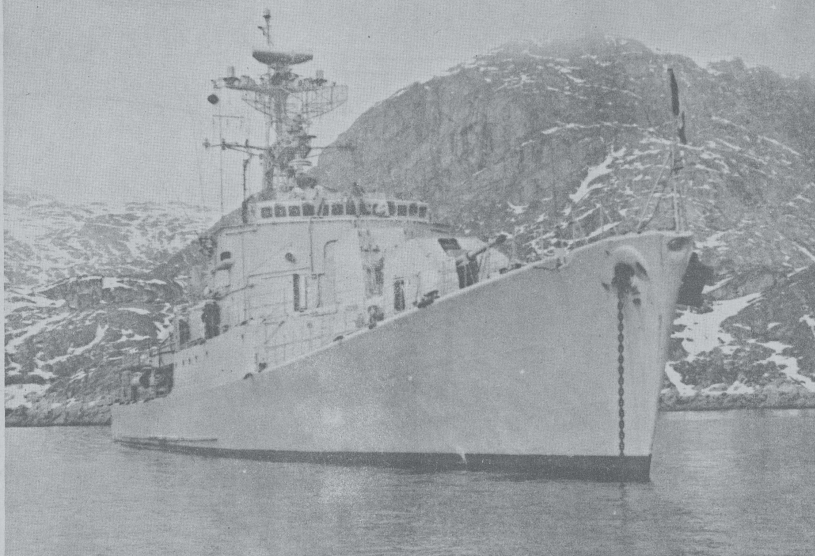
Six mois : 16 F.  
Un an : 30 F.



***Dans le ciel de Provence, les T.B.M. ont fait leur vol d'adieu...***

(Voir en page 12, chronique Toulon)

# SURVEILLANCE DE LA PÊCHE



## La Campagne du « Commandant Bourdais »

La surveillance de la pêche est avant tout une mission de protection militaire des chalutiers par l'avis-escorteur, mission de réconfort et de sécurité par sa seule présence, celle d'un bâtiment national qui saurait intervenir en cas de besoin : violation des eaux territoriales, non-application de la réglementation internationale ou des conventions.

Cette mission, qui a beaucoup évolué au cours de l'histoire de la grande pêche, s'efforce aussi de prévenir les incidents susceptibles de se produire entre pêcheurs français et étrangers et c'est ainsi que le « Commandant Bourdais » est amené chaque année à des contacts des plus fructueux avec des autorités étrangères lors de ses diverses escales au Canada, au Groenland et en Norvège, avec des responsables de la pêche en Espagne et au Portugal... Nous verrons d'ailleurs plus loin quelle est la part prise par le bâtiment dans l'assistance aux chalutiers étrangers.

La surveillance s'exerce aussi, mais alors plus particulièrement — par l'officier des pêches de l'avis — au cours de visites qu'il effectue — accompagné du médecin — toutes les fois que celles-ci sont possibles. Ces visites donnent lieu à établissement de notes de tenue, contrôles de la conformité du matériel de pêche aux prescriptions en vigueur, etc., par l'officier des pêches ; et contrôle par le médecin de l'aménagement sanitaire dont les normes sont fixées par règlements de la Marine marchande.

Ainsi l'officier des pêches — qui, pour la campagne 1964 et pour celle de 1965, est le lieutenant de vaisseau Beck — prend contact avec les capitaines, se tient informé des différents

problèmes relatifs à l'équipage... Des renseignements s'échangent... des conversations s'engagent...

Ajoutons qu'en cas d'incident à bord d'un chalutier français, le régime disciplinaire et pénal de la Marine marchande est appliqué par le commandant de l'avis-escorteur. A l'inverse, celui-ci assiste les équipages poursuivis par les autorités étrangères. L'assistance apportée aux chalutiers en grande pêche est à la fois morale, médicale, de ravitaillement et de soutien technique.

### L'aide morale

L'aide morale à apporter aux chalutiers n'est point à sous-estimer, car même à bord des chalutiers les plus modernes, l'éloignement et l'isolement, dans des conditions les plus rudes, de labeur, de climat et d'inconfort, sont une épreuve.

Il est bien connu que le contact de l'avis avec un chalutier est à celui-ci un peu comme une escale en France, escale bien limitée, il est vrai, mais par les ondes, le « Commandant Bourdais » ne reste-t-il pas présent, puisqu'il diffuse chaque jour, à l'intention des unités de la grande pêche, des renseignements d'informations générales, d'informations techniques (météorologiques, électroniques...).

Hors l'appui inhérent à la seule présence de l'avis auprès des équipages des chalutiers, il est dans le même ordre d'assistance, un apport précieux de ce bâtiment à la grande pêche : le courrier ! ! !

La plus populaire des activités du « Commandant Bourdais » a uprès des équipages des chalutiers est, sans nul doute, l'acheminement du courrier. Celui-ci est pratiqué tant à destination qu'en provenance des chalutiers. Les chiffres parlent :

— 17 730 lettres et 435 colis ont été apportés sur les bancs et remis aux pêcheurs. (Selon les cas, il n'est pas rare que le « Commandant Bourdais » remette leur courrier à des chalutiers espagnols et portugais chalutant sur des bancs fréquentés par des Français.)

— 8 000 lettres en provenance des chalutiers ont été acheminées vers la France et, ainsi, sont parvenues aux familles pour lesquelles le courrier est un réel soutien.

D'autre part, des télégrammes peuvent s'échanger, transmis par la station française de Saint-Lys radio (située dans le Sud-Ouest de la France), et par le « Commandant Bourdais », au chalutier destinataire.

### L'aide médicale

Le médecin de l'avis — qui, d'ailleurs, arbore le pavillon M (bleu avec une croix de Saint-André blanche) indiquant en code international la présence d'un médecin à bord — donne ses soins aux pêcheurs de la flottille.

L'aide médicale se pratique à partir de consultations (112 en 1964), consultations dentaires et consultations purement médicales, ces dernières étant parfois données par radio selon la gravité et l'urgence des cas.

Toujours au cours de la mission 1964, 18 malades ont été hospitalisés à bord

pour une durée de quelques jours — l'avis est équipé d'un bloc chirurgical — 5 malades ont été transportés vers un hôpital à terre, 6 rapatriés en France.

L'assistance médicale s'effectue aussi au profit de chalutiers étrangers. C'est ainsi qu'au cours de l'année précédente, quatre chalutiers étrangers en ont bénéficié : un anglais, deux espagnols, un portugais.

### Le ravitaillement

Autre forme d'assistance, le ravitaillement : fourniture de matériel, en provenance de France ou par l'intermédiaire de consignataires à l'étranger ; transport et redistribution de vivres frais (ce concours est particulièrement apprécié des chalutiers pêchant au Groenland où un tel approvisionnement est rendu impossible), accès à la coopérative du bord où tous les chalutiers peuvent s'approvisionner largement.

### Aide technique

Enfin, une aide technique aussi variée que possible, depuis le dépannage d'un radar jusqu'à des réparations provisoires de coque par les plongeurs de bord en passant par la mise en œuvre de moyens d'épuisement et d'assèchement du bord...

La mission d'assistance implique la présence de l'avis sur des bancs de pêche déterminés — à l'intérieur de certaines zones définies — à des époques également définies.

Il est souhaitable que l'arrivée du bâtiment d'assistance coïncide au plus juste avec celle des premiers chalutiers (février) sur les bancs, car c'est en début de grande pêche que les accidents sont les plus nombreux. Ceci, en raison, d'une part, de conditions météorologiques difficiles et, d'autre part, de la période d'accoutumance.

Dès la fin d'avril, les premiers des chalutiers à trois campagnes commencent à « débanquer » ; à la fin de mai, les conditions climatiques s'améliorent et il n'y a plus en pêche que les chalutiers à deux campagnes qui pêchent généralement au Groenland et qui sont sur le point de rentrer en France, ainsi que les premiers des chalutiers à trois campagnes revenant de France qui ont moins besoin de la présence du bâtiment d'assistance.

Tous les chalutiers se retrouvent de nouveau en pêche, dans la première quinzaine de septembre, répartis entre les parcs du Groenland, du Labrador et de Terre-Neuve, qu'ils ne quittent plus que vers le 10 décembre, après y avoir connu des conditions climatiques et morales de plus en plus difficiles.

En ces périodes de début et de fin de grande pêche où donc la présence du bâtiment national est la plus nécessaire auprès de la flottille de grande pêche, il est ainsi préférable que l'avis jouisse d'une grande liberté de mouvement : entendez que l'intervalle de temps séparant deux escales à date fixe ne soit pas inférieur aux deux ou trois semaines nécessaires à une patrouille complète, intervalle ramené à une ou deux semaines au Groenland, comme en mer de Barentz, ou les bancs sont plus proches les uns des autres et aussi des bases.

# LE DÉROULEMENT D'UNE PATROUILLE... LES MOUVEMENTS...

UNE patrouille s'exerce en principe à partir d'une base de ravitaillement : Saint-Jean de Terre-Neuve et Saint-Pierre en eaux canadiennes, Faerøgehavn et Holsteinsborg sur les bancs du Groenland par exemple.

L'éloignement des bancs et la dispersion des chalutiers sont facteurs de sa durée, qui est donc extrêmement variable.

Essentiel pour mener à bien sa mission, l'avis qui tient les pêcheurs informés de sa position et de son programme doit connaître celle des chalutiers pour lesquels fonctionne au Central opérations un « plot ». Le prix qu'attache le patron-pêcheur à la précision de sa position est par ailleurs bien connu, et l'avis en tient le plus grand compte, qui établit le contact

avec le chalutier dans la plus grande réserve.

Ayant rallié les lieux de pêche, le bâtiment d'assistance effectue alors les « mouvements ».

Ceux-ci se pratiquent soit normalement, à partir du chalutier, les pêcheurs venant eux-mêmes à bord de l'avis par leur doris ; soit, lorsque les conditions météorologiques sont défavorables, à partir du bâtiment national dont le dinghy pneumatique offre l'avantage d'une plus grande sécurité au cours de ces liaisons.

Il arrive aussi que le gros temps empêchant tout mouvement, le courrier soit transféré par bouée étanche. Il se produit aussi le cas extrême où toute tentative de contact est interdite par l'état de la mer...

## LE « Cdt. BOURDAIS » ET LES GLACES

Le « Commandant Bourdais » n'est pas un brise-glace. Son comportement, donc, fait des dangers des glaces. Fréquenter les glaces encourt des dangers, certes, mais qui sont variables et que l'on peut, à priori, jauger.

Ainsi, sauf circonstances exceptionnelles, tel un sauvetage, l'avis ne s'engage pas dans un pack serré ou très serré.

Le plus grand danger est, en effet, de se trouver pris dans les glaces où le navire risque l'écrasement des parois et la dérive vers le pack ou des régions dangereuses pour la navigation.

Les autres dangers résident dans la rencontre de blocs de glace, et en particulier de ceux qui se prolongent sous l'eau et présentent des arêtes coupantes ; les growlers et les glaçons (glaces chevauchées) sont particulièrement dangereux par temps de brume, temps bouché ou par mer houleuse ; ils ne sont pas visibles au radar, à moins qu'ils ne prennent l'aspect de langues continues. Il arrive également que l'on rencontre — dans des zones présomées libres — des barrières peu étendues, présentant un contour très net, à l'intérieur desquelles la glace est très serrée. Ces barrières peuvent provenir de la dérive de glaces initialement formées dans une baie.

A titre indicatif, précisons qu'une glace n'émergeant que de cinquante centimètres est capable de créer des avaries.

Dans l'ordre croissant des dangers, les types de glace sont pratiquement :

— la glace jeune et friable, spectaculaire, mais peu dangereuse ;

— la glace d'hiver, glace d'eau calme, se présentant en larges plaques tabulaires dont le tirant d'eau à l'origine ne dépasse pas un mètre. Sous réserve d'un certain nombre de précautions, la navigation dans leurs parages est praticable ;

— les glaces vieilles et chaotiques, très dangereuses parce que tenaces, de forme irrégulière et de leur tirant d'eau. On les trouve, dans la majorité des cas, à partir de la mi-février, à Terre-Neuve, dans le détroit de Cabot, sur la côte sud-ouest du Groenland (glace de l'Est ou storis) en mer de Barentz ;

— enfin, les growlers et les icebergs dont leur silencieux et perfide dérive, qui sont des glaces durcies et extrêmement dangereuses.

Les dimensions stupéfiantes des icebergs sont connues. Leur nombre ? 16.000 se formeraient chaque année, dont environ 7.500 se détachent du Groenland, 428 en moyenne rejoignant les bancs de Terre-Neuve.

Les icebergs du Groenland, tristement réputés pour être les plus dangereux à la navigation, se forment de mars à juillet-août. Détachés du front des coulées glaciaires par le mouvement onduoyant de la mer et le flux quotidien des marées, le courant du Labrador les entraîne au sud vers Terre-Neuve, les grands bancs et les routes des transatlantiques, à une vitesse moyenne de 3,5 km à l'heure.

A ce propos, les printemps 1964, extrêmement froids, fut caractérisé par une dérive importante d'icebergs le long de la côte américaine, ces icebergs étant descendus beaucoup plus vers le sud que d'habitude. Le journal de la Marine marchande ne relate pas, en juin dernier, qu'au cours d'une traversée en direction de New York, le

transatlantique norvégien « Osloford » avait rencontré une douzaine de grands icebergs, dont plusieurs à plus de 300 milles dans le sud du Cap Race (Terre-Neuve), ce qui est extrêmement rare.

Les icebergs (très exactement nommés de glaces — jamais la définition d'un mot n'est restée aussi proche de son étymologie) sont blancs et opaques en Atlantique-Nord, marbrés en certaines surfaces de vert et de bleu : le plancton emprisonné par le gel. Ils contiennent aussi par endroits de la terre et des cailloux recueillis par le glacier originel en cours d'évolution sur le sol.

C'est ainsi qu'à la longue fonte des icebergs, pas parlants étrangers transportés par eux, tombant au fond de la mer, ont formé sur les habituels parcours de ces redoutables monstres des accumulations de matières, constituant des bancs, tels en particulier les bancs de Terre-Neuve, la mer n'a que 51 mètres de fond.

En ce qui concerne les règles de dérive des glaces, la glace de mer (pack) de soumise au vent et aux courants de surface, les icebergs étant surtout soumis aux courants.

Il est un autre phénomène dont nous n'avons pas parlé : le givrage. Observé de façon générale par temps froid (la température de l'air étant inférieure à 4° C), et par temps fort, il provient de chutes de neige, du gel, de gouttelettes de pluie ou déposées par la brume des embruns ainsi et des paquets de mer embarqués par basse température.

Ce phénomène se rencontre sur les bancs de janvier au début d'avril.

AVANT de conclure, il n'est pas inutile de rappeler que, outre sa double mission à l'égard de la grande pêche, cette unité assure des missions de représentation à l'étranger, lors d'escales où les occasions d'arborer le pavillon français sont rares.

De plus, il collabore à la « patrouille des glaces » en signalant aux bâtiments de la Coast Guard la position, la taille et la vitesse des icebergs qu'il rencontre.

Il est également intéressant d'ajouter que pour l'année 1964, le « Commandant Bourdais » porte à son actif 748 observations météorologiques.

Cette année, au départ de Lorient, l'avis-escorteur transportera jusqu'à Saint-Pierre-et-Miquelon un certain nombre de matériels de collection destinés au musée de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Commandé par le Capitaine de frégate Desmats, assisté d'une douzaine d'officiers, dont l'officier des pêches chargé des observations scientifiques et de la réglementation des pêches, l'avis-escorteur « Commandant Bourdais » dispose d'un équipage de 110 hommes particulièrement qualifié.

Les nombreux aspects de la générale mission de ce bâtiment, aussi attachante que diversifiée, et les vastes et lointaines étendues où il patrouille, univers peu connus et rigoureux, sont aux marins autant de facultés d'éprouver leur qualification, autant de ressorts pour parfaire au cours d'une rude navigation leur entraînement, autant de démonstrations de la haute valeur de cette unité.

**ANTIBOURBOUILLE  
ANTIFATIGUE**

**Pharmacies — Parfumeries**

**Profitez des prix  
préférentiels dans  
les foyers et à bord**

**LABORATOIRES**

*Lucienne Berle*

56, Fg Saint-Honoré — PARIS  
14, Place Marceau — MARSILLE  
et 43, Rue Racine — LE HAVRE